



"Børns transportvaner – trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet"

Carstensen, Trine Agervig

Published in:
Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning

Publication date:
2001

Document version
Også kaldet Forlagets PDF

Document license:
[Ikke-specificeret](#)

Citation for published version (APA):
Carstensen, T. A. (2001). "Børns transportvaner – trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet". *Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning*, 2001, 153-161.

”Børns transportvaner – trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet”

Trine Agervig Carstensen, ph.d.-stud., cand.scient.soc
Forskningscentret for Skov & Landskab, Hørsholm
Afdelingen for By- og Landsplanlægning
tac@fsl.dk

Baggrund og formål

I forskningsprojektet ”Kvarteret som ramme om børns hverdagsliv”¹ efterforskes bykvarterets betydning for børns hverdagsliv med særlig vægt på forskelle og ligheder i børns opvækstvilkår i forskellige typer af kvarterer. Tre ud af fire danske børn i dag vokser op i urbane omgivelser. Projektet forsøger at indfange børns hverdagsliv i et helhedsperspektiv ved at belyse på hvilke måder kvarterets fysiske, funktionelle, sociale og tidslige strukturer influerer på det.

I undersøgelsen kortlægges sammenhænge mellem kvarterets fysiske og funktionelle organisering, og børns muligheder for at bruge og færdes selvstændigt i urbane uderum. Formålet med dette er at fremhæve hvilke træk i det fysiske miljø, der hæmmer eller fremmer børns selvstændige færden.

I dette papir ses specielt på børns transportbehov og -vaner.² Særligt analyseres samspillet mellem hvor børns hverdagsliv foregår, og hvordan deres hverdagsliv tidsligt er struktureret. Det undersøges hvordan og hvor langt børn dagligt transporterer sig, hvordan voksne definerer børns mobilitetsfelt, hvor såvel den organiserede som uorganiserede fritid foregår, samt hvordan børn har erfaringer med og forestillinger om trafikale farer.

De foreløbige resultater viser at børns transportvaner varierer fra kvartertype til kvartertype, og at mange af disse variationer kan forklares via de trafikale strukturer. De trafikale aspekter er dog blot ét tema i projektet der overordnet handler om byens kvalitet samt brugen og betydningen af byens rum.

Megen forskning om børn og de fysiske rammer er koncentreret om trafik og sikkerhed, men det ses og diskuteres ofte ud fra voksnes perspektiv. Nærværende projekt undersøger hvad et børneperspektiv kan bidrage med og søger at tilvejebringe ny viden om, hvordan bykvalitet ser ud i børneperspektiv.

Empiri og metode

I undersøgelsen indgår fire bykvarterer i og omkring København. Disse fire kvarterer udgøres af en lukket karrébebyggelse, en åben etagebebyggelse, en tæt-lav

¹ I projektet medvirker ud over forfatteren arkitekt, ph.d. Gertrud Jørgensen, psykolog, ph.d. Søren Smidt, kultursociolog, ph.d. Kim Rasmussen, landskabsarkitekt Susanne Guldager og stud. antropolog Jill Sindholt. Det afrapporteres endeligt i 2002. Tilknyttet er desuden delprojekterne *Børneinstitutioners brug af byens grønne områder* ved landskabsarkitekt, ph.d. Stine Holm samt *Børn og kommunal forvaltning* ved antropolog Jette Esbjørn Hess.

² Foreliggende papir indgår i projektprogrammet *Barndom og velfærdssamfund*, som er delvist finansieret af Forskningsstyrelsens forskningsprogram *Byudvikling, -integration og -økologi* (1997-2001). Projektprogrammet omfatter i alt syv projekter; resultaterne fra disse projekter udgives som bøger, rapporter, artikler el. lign. Publiceringsform og -sted vil variere fra projekt til projekt.

bebyggelse samt et parcelhuskvarter, og repræsenterer typiske boligformer for nutidens børnefamilier.³ Hvad angår kvarterernes placering i bystrukturen ligger karrébebyggelsen i den gamle tætte by. De øvrige tre kvarterer ligger i forstadsbyer der henholdsvis er udbygget i 1950-70 og i 1970-80. Kvartererne er forskellige hvad angår arkitektonisk, funktionel og trafikal struktur. Med hensyn til muligheder for leg og selvstændig færden samt adgang til grønne områder er der ligeledes forskelle mellem boligområder med og uden private haver, samt mellem kvarterer i tætte byrum og mindre tætte forstæder med og uden trafikseparation.

Fra disse fire kvartertyper stammer de 61 børn i alderen 5-11 år, der er undersøgelsens centrale informanter. Børnene er ligeligt fordelt på kvartertype, alder og køn. Via en bred vifte af kvalitative metoder har børnene fortalt om deres boligkvarter, og det hverdagsliv de lever her. Konkret har de tegnet tegninger af deres hjem og bedste legesteder og i interviewform oplyst om deres bevægelses- og tidsmønstre i hverdagen, alt i mens de ved *gående interviews* har vist forskerne rundt i kvarteret og udpeget og fortalt om betydningsfulde steder, bygninger, ting o.a. samt fortalt om deres daglige hoved- og biruter.

Analysen af dette datamateriale har frembragt resultater på følgende analytiske baggrund. Der findes i materialet eksempler på enkeltstående og *unikke* historier som kun optræder hos det pågældende barn. Endvidere er der eksempler på at samme slags historier gentages hos flere børn i forskellige sammenhænge, hvilke fører til dannelse af *mønstre*. Gentages historierne i massiv grad er der tale om deciderede *tendenser* i materialet. Findes der tendenser på tværs af forskelle i kvarterstruktur er der en rimelig sikkerhed for at de har en generel værdi. Hvordan dette papirs konklusioner er draget vil fremgå af teksten.

Begrebsafklaring

Begrebet *mobilitet* kan bruges på mange forskellige analytiske niveauer og måder. Indenfor socialteorien anvendes begrebet bl.a. dels i metaforisk forstand, og dels til at karakterisere moderne sociale processer, som fx det moderne menneskes løsrivelse fra tidligere tiders samfundsmæssige bånd. Man kan således være mobil i både mental, social og fysisk henseende (se Urry 2000).

Den fysiske mobilitet, dvs. at man flytter sin krop fra et sted til et andet, kan forestås af mange forskellige transportmidler (rulleskøjter, cykel, bil, bus, tog, skib, fly). I undersøgelsen ser vi på børns forskellige fysiske mobilitetsformer med fokus på deres *selvstændige* mobilitet, og derfor fokuseres der særligt på transportformer der involverer gang, rulleskøjter og cykel som de fleste børn har kompetence til at bruge uden voksnes indblanding. Desuden er det børns *hverdags-mobilitet*, der beskriver deres daglige aktiviteter, og hvordan de bliver transporteret fra et sted til et andet, der er i centrum.⁴ Endvidere indgår begrebet *mobilitetsfelt* som beskriver de dele af territoriet, børn selvstændigt må færdes i.

Mobilitetsbegrebet beskriver en vigtig ambivalens i moderne børns liv. På den ene side er der en tendens til at nutidens børn er meget mobile i den forstand at de

³ Samlet set bor lidt over halvdelen af alle børn i Danmark (0-18 år) i parcelhus. 21 pct. bor i etageboliger (såvel i karréstruktur som i åben struktur) og 14 pct. i tæt-lav boligformer. De resterende 8 pct. bor enten i stuehuse eller kollegier. Fordelingen af børn på de enkelte boligtyper har været ganske stabil over de seneste årtier. Andelen, der bor i parcelhus, synes ganske svagt faldende i de seneste år, og andelen der bor i etagebolig svagt stigende. Den eneste klare tendens er den svagt men stabilt stigende andel af børn der bor i tæt-lavt byggeri. Kilde: Statistisk Tiårsoversigt 1993, s. 62; Statistisk Tiårsoversigt 1996, s.86.; Statistiske Efterretninger 2000:14, s.13.

⁴ Børns *weekend-mobilitet*, dvs. hvor og hvordan børnene tilbringer deres weekend, berøres ikke i denne sammenhæng.

rejser meget, og mange har familiære rødder i udlandet. Desuden bor mange skilsmissebørn hos begge forældre og har derfor to bosteder. På den anden side forekommer det som om moderne børns selvstændige, hverdagslige mobilitet er indskrænket og fuld af restriktioner. Man kan måske antage at børn er mere hæmmet af overvågning og social regulering end tidligere. I risikosamfundet (Beck 1992) identificerer forældre i stigende grad verden udenfor hjemmet som noget børn må beskyttes imod. Som led i dette må forældrene udvikle risiko-reducerende strategier, fx ved at indskrænke børns selvstændige mobilitet. Børn opfattes som særligt sårbare over for fysiske ulykker, særligt i trafikken og i forbindelse med farlige "fremmede". Ved at reducere deres mobilitet kan man måske begrænse antallet af børn i trafikulykker samt antallet af overfald og bortførelser (James, Jenks & Prout 1998).

Hvordan transporterer børn sig?

Vi har undersøgt hvordan børnenes daglige ruter ser ud, dvs. hvor børnene færdes, hvordan de transporterer sig og i hvilket følgeskab.

Undersøgelser af hvordan engelske 10-11-årige børn transporterer sig til skole viser en klar udviklingstendens. Indenfor det sidste årti er andelen af børn der bliver kørt til skole steget fra 28 pct. til 39 pct. (O'Brien 2000). Konsekvensen af at børn i ringere udstrækning færdes på egen hånd kan være, at de i højere grad kommer til at erfare deres by- og boligområde fra bagsædet af en bil. Paradoksalt nok transporteres børn i biler for at blive beskyttet mod trafik (Sibley 1995). Desuden viser den engelske undersøgelse at i løbet af de sidste 30 år er andelen af børn der går til skole uden voksenledsagelse halveret til blot at omfatte 47 pct. På baggrund af de engelske undersøgelser er det interessant at finde ud af i hvilket omfang danske børn dels transporteres i bil, og dels bevæger sig omkring i følgeskab med voksne frem for på egen hånd.

Langt de fleste børn i undersøgelsen kommer fra husstande med bil. Mere præcist har alle parcelhusbørn bil, kun én husstand fra den åbne etagebebyggelse har ikke bil. En tredjedel af børnene fra karrébebyggelsen kommer fra familier uden bil, og i tæt-lav kvarteret er det halvdelen af husstandene der ikke har bil. Det mønster der tegner sig af børns daglige transportformer peger mod at børnene i karrébebyggelsen og parcelhuskvarteret mest transporteres i bil, hvorimod børn i tæt-lav og etagebebyggelse næsten aldrig bliver kørt. Undersøgelsen viser desuden at børn i tæt-lav bebyggelse og åben etagebebyggelse primært cykler. Børnene fra parcelhus både cykler og går, medens børnene i karrébebyggelse primært går eller bliver kørt i bil, men til gengæld aldrig cykler.⁵

For børn i alle bebyggelsestyper gælder at de mindste (5-6-årige) altid følges med forældre eller ældre søskende. I tæt-lav og åben etagebebyggelse må børn færdes alene allerede i 7-årsalderen. I parcelhusområdet er de oftest 8 år, og i karrébebyggelsen 9 år før de må færdes i kvarteret på egen hånd. Det er altså børn i tæt-lav og åben etagebebyggelse der først opnår selvstændig mobilitet. Der er da også i disse kvarterer en trafikstruktur med trafikdifferentiering, der tilgodeser svage trafikanter.

Alle børn i undersøgelsen ejer en cykel. Cyklen er for mange børn et symbol på fart og frihed, og det er et udpræget lystbetonet transportmiddel. Materialet indeholder

⁵ Uanset kvarter har børnene primært erfaring med brug af offentlige transportmidler fra institutionsregi. Når de rejser sammen med familiemedlemmer sker det først og fremmest med personbil.

mange historier om hvad man kan gøre på en cykel. Der er en tendens til at det særligt er drenge, der fortæller disse historier.

"Jeg er en hurtigcykler. Det er Morten ikke, han cykler langsomt. Jeg er rigtig god til at holde balancen. Jeg kan cykle rigtig langsomt, og jeg kan cykle rigtig hurtigt [...]. Nogle gange cykler vi om kap. Jeg vinder altid fordi jeg kun har tre gear på min cykel, og Marc han har tyve, så han skal lige rette det, og det skal han jo bruge tid på, og så kan jeg også godt cykle lidt hurtigere end ham..." (dreng 9 år, parcelhuskvarter)

Disse historier stammer særligt fra den åbne etagebebyggelse og tæt-lav bebyggelsen, hvor cyklen er det vigtigste transportmiddel. Det er karakteristisk at flere børn fra parcelhuse og i den tætte by, hvor cyklen er et mindre centralt transportmiddel, endnu ikke har lært at cykle.

Daglig transportlængde.

Som udgangspunkt er hverdagens ruter *hjem-skole-fritidshjem-hjem* rimeligt fastlagte og homogene. Børnene går ofte den samme vej. De varierer dog nogle gange ruterne alt efter hvilke kammerater de følges med.

Distancen af hverdagens ruter i kvartererne viser en klar tendens. Børnene bevæger sig dagligt ca. 2 km. Hertil er ikke medregnet transport til fritidsaktiviteter. Børnene fra tæt-lav bebyggelsen bevæger sig dog kun ca. 1,2 km. da skole og fritidshjem her ligger i samme "institutionsø" af børneinstitutionsbygninger. Her behøver børnene blot at flytte sig få meter for at skifte institutionsbase.

Enkelte børn i parcelhuskvarteret transporterer sig derimod væsentligt længere til dagligt end gennemsnittet. I materialet er der eksempler på børn der dagligt transporterer sig 3-4 km. Dette hænger sammen med at de går på fjernere liggende skoler og/eller fritidshjem end de øvrige børn. Kvarterplanlægning uden tanke for institutionstilgængelighed samt forældres institutionsvalg kan derfor føre til længere transportveje med et større tidsforbrug.

Voksnes restriktioner for børns mobilitetsfelt

De fleste børn har fået klare grænser for deres færden udstukket af deres forældre og andre voksne. De kan gengive disse og ofte også argumenterne for hvorfor restriktionerne er nødvendige. De fleste gør som der bliver sagt, men det er dog ikke altid de bifalder eller finder fornuft i restriktionerne. Det kan i enkelte tilfælde føre til overskridelser. Et vigtigt træk i overskridelserne er at det ikke sker skruppelløst. De børn, der overskrider grænserne for hvor de må færdes, tager meget hensyn til voksnes ængstelse og udviser respekt for voksnes restriktioner. Der er eksempler på børn der forklarer, at de skynder sig, så de voksne ikke når at blive urolige. Et andet eksempel på børnenes hensyntagen ses hos denne dreng der forklarer, at han og kammeraterne kun tager smutvejen over parkeringspladsen, når de er sikre på, at der ikke kommer biler.

"Vi gør det også kun hvis der ingen biler er, eller hvis der ingen biler kommer. Hvis der kommer nogen biler, så gør vi det ikke, så venter vi til at der ingen kommer eller at de holder stille." (dreng 9 år, parcelhuskvarter)

Det lader til at børn oplever de voksnes restriktioner på to måder. En gruppe af børn accepterer uden beklagelser og kommentarer begrænsningerne. En anden gruppe har forventninger om at de vil opnå en øget mobilitet når alderen stiger. Disse børn har klare forestillinger om på hvilket alderstrin de skal være for at få lov at færdes på egen hånd i trafikken.

"S: Men hvad med trafikken, er den farlig ?

R: Ja det syntes jeg. Det er fordi der er steder, hvor man bliver nødt til at gå over, det er derfor min mor ikke gider... at hun vil have jeg skal være lidt større.

S: Ja. Hvor stor skal du være, før du kan gå alene?

R: Jeg tror jeg skal være sådan otte år." (pige 6 år, karrébebyggelse)

Restriktioner for børns færden opleves klarest i karrébebyggelsen og i parcelhuskvarteret. Her kan børnene klart definere hvor grænserne går for deres færden på egen hånd. Disse grænser dannes af trafikale barrierer der ofte ligger i umiddelbar nærhed af boligen. Børn fra de nævnte to kvartertyper definerer ofte deres mobilitetsfelter som firkanter, der udgøres af fortorve rundt langs enten karréen eller grupperingen af huse. Fælles for disse firkanter er at man kan færdes her uden at krydse nogle veje. I tæt-lav kvarteret og i den åbne etagebebyggelse er billedet mere uskarpt. Der er ingen trafikale barrierer i børnenes umiddelbare boligmiljø, og grænserne for deres bevægelsesfrihed ligger længere borte. Børnene i disse trafikseparerede kvarterer oplever selv at de må færdes, hvor de vil, blot de husker at sige det til deres forældre først. Men når man spørger specifikt til konkrete steder finder man ofte frem til at børnene ikke må færdes de pågældende steder. Der er altså også her mange restriktioner, men mønstret er at børnene ikke umiddelbart oplever det sådan.

At have sin egen nøgle og selv bestemme hvornår man går hjem fra fritidshjemmet er i børnenes øjne et mobilitetstegn. Det giver barnet en følelse af autonomi og frihed, som udtalelsen fra denne dreng illustrerer:

"S: Hvor lang tid er du så på fritidshjem hver dag?

R: Jeg er selvbestemmer til klokken tre. Altså jeg skal være her til klokken tre. Og så må jeg bare køre hjem når jeg vil. Jeg har nøgle til huset. Og cykelnøgle." (dreng 9 år, parcelhuskvarter)

Nøglen er et vigtigt symbol på selvstændig mobilitet. Mange af de mindre børn, som endnu ikke må gå selv, er misundelige på "nøglebørnene" der selv må bestemme, hvornår de forlader fritidshjemmet og tager hjem.

Hvor foregår fritiden?

Trods de forskellige muligheder for at færdes på egen hånd er det generelle billede fra undersøgelsen at moderne børn ikke tilbringer særlig meget tid udenfor hjemmet på egen hånd. Det skyldes mange forskellige forhold.

Institutionaliseringen⁶ er et væsentlig træk for danske børns hverdagsliv. Børnene fra vores undersøgelse har typisk to timer til rådighed om eftermiddagen. Den går typisk fra kl. 16, når forældrene henter dem på fritidshjemmet, til kl.18 hvor familien samles omkring aftensmaden. Denne tid går dels med aktiviteter med familien såsom indkøb, dels med organiserede fritidsaktiviteter og dels med at lege med kammerater.⁷ Langt de fleste fritidsaktiviteter foregår udenfor kvarteret. Der er stor forskel på transportformen hertil, og tendensen følger den fra skolevejen. Børn fra tæt-lav og åben etagebebyggelse tager selv til aktiviteterne, mens børn fra parcelhuskvarteret i nogen grad og børn fra karrébebyggelsen i særdeleshed følges

⁶ Per april 1999 var 59 pct. af de 0-13 årige indskrevet i en offentlig pasningsordning (dvs. dagpleje, vuggestue, børnehave, aldersintegreret institution, fritidshjem, skolefritidsordning, fritids- og ungdomsklubber). Af de 3-5 årige bliver hele 91 pct. passet af det offentlige, og for de 6-9 årige drejer det sig om 79 pct. For sidstnævnte aldersgruppe er det en stigning på 19 pct. indenfor de sidste 5 år. Kilde: Danmarks Statistik, Notat om sociale ressourcer – februar 2000.

⁷ Disse opgørelser er baseret på *tidscirkl*er tegnet med det enkelte barn under interviewet.

af forældre. Organiserede fritidsaktiviteter er ofte noget man går til sammen med en eller flere venner, og man følges ad. De børn der er afhængige af voksnes følgeskab, bliver på skift fulgt af hinandens forældre.

Eftermiddagene kan også blot tilbringes "hjemme". Her leger børnene ofte i de bolignære omgivelser i gården eller i haven sammen med søskende eller kæledyr. En stor gruppe børn er dog ofte indendørs på dette tidspunkt beskæftiget med medier som tv, video og computer. Tiden efter aftensmaden til sengetid foregår ofte indendørs med lektie- og historielæsning, TV-kiggeri og computerspil. Kun i sommerens lyse aftener er børnene udenfor for at lege. Til trods for børns mange indendørsaktiviteter fortæller de at deres yndlingsaktiviteter foregår udendørs.⁸

Tiden og den selvstændige mobilitet

De fleste børn har deres eget armbåndsur og kender klokken. De er meget opmærksomme på den skemalagte tid i deres daglige liv. De kender tidspunktet for hvornår deres forældre kommer og henter dem, og ved hvornår de skal til fritidsaktiviteter.

Selv om en stor andel af børns hverdagsliv foregår inden for institutionssfæren, og selv om tidsstrukturen generelt er stram, betyder det ikke, at børn ingen tid og muligheder har for at gå på opdagelse og færdes på egen hånd. Når skolen slutter bevæger børnene sig mod fritidshjemmet. De yngste børn (5-6 år) samles i grupper og går til fritidshjemmet i følgeskab med en pædagog. Ældre børn går på egen hånd – enten alene eller i små grupper. På ruten fra skole til fritidshjem kan børnene undersøge de rumlige og sociale omgivelser i deres egen hastighed. Når de går denne rute bliver de bl.a. drillet af "de store drenge", og de gør holdt når der er interessante ting at betragte eller samle op, som fx tyggegummi-papir, tomme flasker etc. Men tiden på egen hånd er kun midlertidig. Børnene skal være fremme på fritidshjemmet inden et bestemt tidspunkt, ellers bliver pædagogerne vrede og ængstelige.

Selvstændig mobilitet indenfor en defineret tidsramme gør sig også gældende for denne pige og hendes venindes mulighed for at færdes på egen hånd, når hun ikke er i institution.

"Det er fordi, så siger vi hvor lang tid, vi cirka vil være derovre, så er der en voksen, der kommer og henter os henne på den store plads ved det store posthus, så skal vi være tilbage til den tid, så skal vi have et ur med." (pige 7 år, karrébebyggelse)

Risici og trafik

Når man spørger om hvilke steder børnene synes er farlige, bringer de selv trafikerede veje på tale. De fleste børn i undersøgelsen har en klar fornemmelse af hvilke veje der er farlige henholdsvis ufarlige, og det er de samme veje i de enkelte kvarterer børnene definerer som farlige. De veje der udpeges som farlige i tæt-lav kvarteret og karrébebyggelsen er næsten dobbelt så belastede som de udpegede farlige veje i den åbne etagebebyggelse og i parcelhuskvarteret.⁹ Man kunne fristes til at hævde at der altid relativt set og desuagtet den kvantitative trafikbelastning vil eksistere veje, der vil kunne udpeges som de farligste.

⁸ Børnene i undersøgelsen har lavet tegninger af "det sted jeg bedst kan lide at lege". Alle disse tegninger viser steder udenfor.

⁹ Den daglige trafikale belastning er henholdsvis 6100-6400 biler og 2300-4790 biler. Kilder: Teknisk Forvaltning, Albertslund Kommune 2000; Bygge- og Teknik Forvaltningen, Københavns Kommune 2000; Teknisk Forvaltning, Ballerup Kommune 2000.

Når man spørger børnene om de nogensinde selv har været udsat for fare på de farlige strækninger, benægter de fleste. Enkelte børn refererer dog til farlige situationer i trafikmiljøet og også til deciderede ulykker. Karakteristisk er at nogle af disse situationer er selvoplevede, mens andre er forældres overleverede oplevelser. Som eksempel på dette bruger denne pige sin moders fortælling til selv at definere hvorfor den pågældende vej er farlig:

"Der var engang, da min mor hun hentede mig, så sagde hun, at da hun gik over vejen, hvor der var striber, så var der en bil, der ikke så hende. Og så var den ved at ramme hende. Hun blev meget bange, og hun var ved at falde. Og så kan jeg, tror jeg ikke lige, jeg kan huske mere.[...] Så det er derfor, jeg er bange for vejene, og hvor jeg går over." (pige 6 år, karrébebyggelse)

I to af kvartererne er der trafikdifferentiering. I den åbne etagebebyggelse kan børnene færdes i kvarteret uden at komme i kontakt med biltrafik, men så snart de bevæger sig ud over kvarterets grænser, skal de krydse relativt trafikerede veje. I tæt-lav kvarteret er trafikdifferentieringen konsekvent og omfatter hele forstadsbyen. Her kan man køre fra kvarter til kvarter ad separate stisystemer uden at komme i kontakt med motoriseret trafik. Børnene fra dette kvarter er generelt glade og tilfredse med stisystemerne. Men på sammenfaldende punkter udtaler de sig om bagsiderne ved stisystemerne. Det drejer sig dels om stisystemets uoverskuelighed som gør det svært at orientere sig, og dels om de restriktioner de ældre børn (10-11-årige) oplever når de ikke må færdes på stierne efter mørkets frembrud for deres forældre. Den øgede mobilitet stierne giver de mindre børn reduceres altså i takt med at alderen stiger, og der opstår ønsker om at være selvstændig mobil i udvidede tidsrum. Man kan således sige at trafikseparation kun er en ubetinget fordel til en vis aldersgrænse. Når børnene nærmer sig teenage-årene definerer forældrene andre primære farer end trafikken og det fører til en reduktion af deres hidtil relativt ubegrænsede selvstændige mobilitet.

Konklusion

Projektet viser at undersøgelsens børn kun tilbringer få timer dagligt indenfor kvarterets rammer, og at megen af denne tid foregår indendørs. Dels tilbringer børn meget tid i institutioner, og dels går meget af børns fritid til organiserede fritidsaktiviteter. Børnene har i gennemsnit to organiserede fritidsaktiviteter om ugen. De yngste har ofte ingen, og de ældste kan have op til fire forskellige aktiviteter i løbet af en uge. Disse foregår både indenfor og udenfor kvarteret, og der er ikke forskel på antallet af fritidsaktiviteter fra kvarter til kvarter. Den tidslige organisering af børnenes hverdagsliv er den samme uanset kvartertype. Ser man på andre lande hvor institutionaliseringen ikke er så udbredt som i Danmark er børns hverdagsliv organiseret efter andre mønstre. I Tyskland eksempelvis får 10-årige børn fri fra skole kl 13, og da de ikke går på fritidshjem har de efter lektielæsning 4-5 timers fritid. En undersøgelse af Berlinerbørns fritidsvaner viser at de i grove træk tilbringer deres fritid på tre forskellige måder som følger samfundets socio-økonomiske skel og hvordan familier fra forskellige samfundslag organiserer sig (Zeiher 2001).¹⁰ Lignende sammenhænge er også blevet fremhævet i engelske undersøgelser (Matthews 1999).¹¹

¹⁰ Børn fra middelklasse kvarterer organiserer deres liv i *tid*. Skolen er det sted hvor aftaler for eftermiddagen laves, og man mødes kun og leger når man på forhånd har aftalt det. Andre børn fra arbejderklassekvarterer tilbringer deres fritid i åbne, offentlige lege- og fritidscentre hvor børnene frit kan komme og gå som det passer dem. Aktiviteterne er organiseret i *rum*, idet de foregår et fast sted og har et fastlagt spektrum af mulige aktiviteter. For en tredje gruppe børn (både middel- og arbejderklasse) tilbringes fritiden med en række aktiviteter der foregår mange forskellige steder, fx

Spørgsmålet er om socio-økonomiske skel også er en vigtig forklaringsfaktor i en dansk sammenhæng. Kvartererne er ikke udvalgt ud fra socio-økonomiske forskelle, men det er klart at børn, der fx lever i husstande med én indkomst, er dårligere økonomisk stillet, og at dette kunne have indflydelse på fx antallet af fritidsaktiviteter, som det har i England (se Matthews 1999). Husstande med én indkomst findes primært i den åbne etagebebyggelse og i tæt-lav kvarteret. Som beskrevet er børnenes hverdagsliv uanset kvartertype organiseret homogent i tid samt i omfanget af organiserede aktiviteter. Vi har ligesom andre nordiske studier (Wilhelm 1999; Rasmusson 1998) ikke kunnet påvise nogen nævneværdig forskel i børns brug af kvarterrummet hvad angår socio-økonomiske forskelle.

Alder og trafikadskillelse er to væsentlige faktorer når børns forskellige brug af og færdsel i kvarteret skal forklares. Ikke overraskende viser studiet at børn der bor i kvarterer med trafikdifferentiering har de bedste muligheder for at bevæge sig omkring på egen hånd og derved den største selvstændige mobilitet. Det er også børn fra kvarterer med sikre stisystemer og trafikadskillelse der tidligst må færdes på egen hånd på hverdagens daglige ruter til og fra skole og fritidsinstitution. De trafikale forhold har altså overordentlig stor betydning for børns muligheder for at færdes på egen hånd. Trafikerede veje er både en barriere for børns egen oplevelse af hvortil de kan færdes trygt, men også for hvor langt væk de må gå for deres forældre.

Trafikbelastning er en væsentlig faktor der forringer den selvstændige mobilitet for børnene i parcelhuskvarteret og i den lukkede karrébebyggelse. Når børnene er hjemme er belastende trafikale omgivelser således med til at binde dem til såvel bolig som boligområde og gøre dem afhængige af voksnes transport og følgeskab.

Det valgte børneperspektiv har bidraget med interessante pointer. Dels bliver det klart hvor vigtig og lystbetonet cyklen er som transportmiddel, og hvor meget selvstændigheds- og frihedsfølelse der knytter sig til denne transportform. Dels er det interessant at høre at de fleste børn overholder forældre og andre voksnes restriktioner for hvor de må færdes, samt at de er samvittighedsfulde i de enkelte tilfælde hvor grænserne overskrides. Og dels er det vigtigt at se på sammenhængen mellem den stramme tidsstruktur i børns hverdagsliv og den selvstændige mobilitet. Selv små tidsrum på egen hånd har stor betydning for børnenes dagligdags oplevelsesindhold.

Litteratur

James, Alison; Jenks, Chris & Prout, Allan (1998): *Theorizing Childhood*. Polity Press.

Le Corbusier (1929): *A Contemporary City*. I: R.T. LeGates & F. Stout (eds.) *The City Reader*. London: Routledge.

fodboldtræning en dag, roning en anden etc. For disse børn gælder at de ofte er afhængige af deres forældres eskorte fra sted til sted.

¹¹ I England viser studier at 9-10-årige fra middelklasse-kvarter ofte eskorteres mellem organiserede fritidsaktiviteter, og at de tilbringer fritiden hjemme eller hjemme hos venner. Børn fra arbejderkvarterer opholder sig i høj grad på gaden, og mange har ikke råd til at deltage i organiserede fritidsaktiviteter.

Matthews, Hugh et al (1999): Reclaiming the street: the discourse of curfew. I: *Environment and Planning A*, vol. 31, pp 1713-1730.

O'Brien, Margaret et al (2000): Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm. I: *Childhood*, Vol.7(3), pp.257-277

Rasmusson, Bodil (1998): Stadsbarndom - Om barns vardag i en modern förort. Meddelanden från socialhögskolan 1998:7.

Sibley, David (1995) 'Families and domestic routines – constructing the boundaries of childhood'. I: S. Pile & N. Thrift (eds.) *Mapping the Subject – geographies of cultural transformation*. London: Routledge.

Urry, John (2000): *Sociology beyond societies*. London: Routledge.

Zeihner, Helga (2001): Children's islands in space and time. The impact of spatial differentiation on children's ways of shaping social life. I: *Childhood in Europe*, M. du Bois-Reymond, H. Suenker & H.-H. Krueger (eds.), New York: Peter Lang, forthcoming in 2001.

Wilhjelm, Hanne (1999) *Hvor har du vært? – ingen steder. Miljøtilknyttede infrastrukturer og barns hverdagsliv – En kunnskapsoversikt*. Rapport nr.52, Norsk Senter for Barneforskning. Trondheim.